

Compte-rendu

Mardi 29 novembre > 13h – 15h

ENTREPRISE ORANGE à Blagnac

Auditorium

Commission particulière du débat public

> Christophe Leikine – animation de la réunion

> Anne Burban

SMTC Tisséo

> Frédéric Toupin

La Commission particulière du débat public s'est rendue chez Orange à Blagnac pour sa dernière rencontre en entreprise, afin de recueillir la parole des salariés.

La réunion compte une petite vingtaine de personnes venues débattre du projet de 3^{ème} ligne.

Le directeur régional d'Orange ouvre cette rencontre sur un mot de bienvenu.

Après une présentation de la CNDP, ses missions, son rôle et ses objectifs, le maître d'ouvrage représenté, par Frédéric Toupin de l'AUA/T, présente le projet de 3^{ème} ligne. Plus de 2 mois après le début du débat public, la présentation de cette 3^{ème} ligne n'est plus seulement présentée comme un projet de transports, mais également comme un projet d'aménagement du territoire.

Après cette présentation d'une vingtaine de minutes, la parole est donnée à la salle.

La première question est posée par un salarié qui est aussi un ancien adjoint au précédent Maire de Toulouse, Pierre Cohen. Il s'interroge sur la localisation géographique des zones en tunnel et en aérien qu'il ne trouve pas dans les documents du SMTC. Il se pose aussi la question technique de leur réalisation car selon les secteurs géographiques, le choix de l'aérien ou du souterrain est dicté par de nombreux facteurs

Il évoque également la question de la ligne domicile-travail.

Deux tramways sur trois seulement desservent Blagnac, quand un seul va jusqu'au site où est situé l'entreprise Orange : « A-t-on besoin d'une troisième ligne si on augmente le cadencement de ce matériel ? ».

Les priorités sont pour lui de doubler la rocade mais également la capacité du réseau de transports de l'agglomération. « Est-ce vraiment raisonnable de mettre les 2 milliards dans une seule ligne de métro ? »

Le maître d'ouvrage répond que la répartition du métro en tunnel et en aérien est de 60/40. Les parties en tunnel se trouveraient plutôt aux extrémités de ligne (Colomiers/Labège) car

les typologies de terrain s'y prêtent davantage, mais il reste en attente des études pour préciser cela définitivement.

Concernant la fréquence du tramway, l'idée est de créer une connexion entre la 3^{ème} ligne et la station Jean-Maga. Il est compliqué d'augmenter le cadencement sans procéder à de nouveaux aménagements. Mais les usagers auraient à la fois des possibilités d'accès sur le tramway et la 3^{ème} ligne.

Pourquoi la zone du CEAT n'est-elle pas desservie ?

Le model de déplacement a privilégié la connexion à François Verdier plutôt que cette zone, qui faisait partie des options étudiées mais a été abandonnée.

De nouvelles questions de la part d'un salarié qui habite au faubourg Bonnefoy :

Quel sera le temps de trajet faubourg Bonnefoy – aéroport ? (la route est bouchée de 7h30 à 9h) et où se trouvera l'emplacement de la station ?

Que représentent les 3 milliards de budget prévu pour le plan mobilités par rapport au budget Tisséo (investissement et fonctionnement) ?

Le maître d'ouvrage répond que le trajet sera de 20 à 25 minutes, et que les études sont toujours en cours pour préciser l'emplacement précis des stations. Néanmoins, la station Bonnefoy devrait se situer sur la place de l'église.

Frédéric Toupin étant de l'AUA/T, il prévient ne pas être le plus à même de répondre sur la question du budget du SMTC-Tisséo, lorsque l'aspect financier du projet est abordé.

Il explique néanmoins que les recettes propres de du SMTC-Tisséo sont la base du financement de la 3^{ème} ligne, à travers les collectivités et intercommunalités qui le composent, Toulouse Métropole en assumant la plus large part.

Un salarié habitant Colomiers revient sur la présentation du projet faite en préambule, et demande s'il était prévu un prolongement de la ligne de chemin de fer au-delà de Colomiers, vers Brax, afin d'élargir la desserte en train jusque-là.

Le maître d'ouvrage répond que cette ligne est régionale et dépasse les compétences du SMTC. Il convient néanmoins de l'importance d'une stratégie conjointe entre le SMTC et la région pour améliorer le réseau de transports, qui serait attentive à l'amélioration de la ligne entre Toulouse et Colomiers.

Une autre salarié, habitante elle aussi de Colomiers, demande pourquoi l'aéroport n'est seulement qu'une option ? Le maître d'ouvrage explique que la zone est déjà desservie par le tramway, mais que des négociations sont en cours avec l'actionnaire de l'aéroport, en particulier pour le financement de cette possible extension.

Un autre participant demande s'il est prévu d'augmenter le nombre de places du parking à Colomiers ?

Le MO répond par l'affirmative, mais que l'objectif est d'inciter les usagers à utiliser les parkings en amont de la ligne SNCF, afin de ne pas engorger le parking de Colomiers.

Un salarié interroge le lien domicile-travail et demande où vivent les salariés d'Airbus. Le MO explique d'abord qu'un travail est réalisé avec Airbus, et que les employés sont localisés en majorité en centre-ville, au sud et au nord de Toulouse (accès direct ou par une correspondance).

Une autre personne demande si le MO a réfléchi au développement du covoiturage (même si ce n'est pas le premier rôle de Tisséo), comme élément d'une réponse à la thrombose routière.

Ce à quoi M. Toupin rappelle que cette réflexion sur le covoiturage est présente dans le Projet mobilités, avec des pistes de travail sur les parkings relais pour faciliter la fonction covoiturage.

Le directeur du site d'Orange nous rend alors visite et prend la parole pour dire tout qu'il mettra tout en œuvre pour aider à ce que le métro puisse faciliter le trajet de ses employés.

Le débat avec la salle s'intéresse ensuite à la question urbaine, à l'aménagement et à la gestion du foncier : « Quelles seront les conséquences de cette 3^{ème} ligne sur l'immobilier ? »

Le maître d'ouvrage aborde ce sujet en affirmant sa volonté de porter un projet structurant autour de cette 3^{ème} ligne de métro, notamment par une politique urbaine et foncière volontariste. Plusieurs objectifs sont rappelés : conserver les familles avec enfants dans Toulouse, prélever une part de la plus-value autour des gares et dans les territoires à densifier, éviter que seuls les promoteurs immobiliers ne tirent de bénéfices...

Pour cela, la puissance publique dispose de plusieurs leviers d'action pour réguler le foncier : Acheter quelques parcelles stratégiques pour mieux maîtriser leur devenir, instaurer une taxe d'aménagement majorée pour que la promotion immobilière contribue également à la construction d'équipements publics...

La réunion s'achève en début d'après-midi, à l'heure de la reprise du travail. La commission aura noté une certaine récurrence dans les questions posées : la saturation des parkings, l'efficacité du projet quant au lien domicile-travail, la nécessaire connexion efficace avec le train pour les salariés qui viennent de l'ouest et du Nord et, à présent, le projet urbain entourant ce projet de nouvelle ligne de métro.